

Kiezen of delen: beleidsstrategieën rond ruimteconflicten in Nederlandse binnenhavens

Patrick Witte
Universiteit Utrecht¹

Bart Wiegmans
TU Delft²

Frank van Oort
Universiteit Utrecht³

Tejo Spit
Universiteit Utrecht⁴

Met het verschijnen van de ontwikkelingsvisie (2013) voor het havengebied van Moerdijk is de ruimtelijke impact van binnenhavens nadrukkelijk op de beleidsagenda gezet, gezien de lokale ophef die ontstond rond de planvorming in Moerdijk. Ook worden binnenhavens in de academische literatuur vaker gezien als efficiënte transportverbindingen in een context van mondiaal goederenvervoer. Toch blijft de positionering van binnenhavens beperkt tot een voornamelijk transport-georiënteerd perspectief met een focus op de relatie van maritieme havens met binnenhavens. Hierbij is relatief weinig aandacht voor een onafhankelijke strategie van binnenhavens in de regio en in de keten. In dit artikel wordt voorgesteld dat een alternatieve benadering van binnenhavens een gelijke behandeling verdient. Als aanvulling op de transportdimensie pleiten wij voor gelijkwaardige aandacht voor de ruimtelijke, economische en institutionele dimensies van binnenhavens. Daarmee wordt het (maritieme) concept van conflicten tussen haven en stad (*'port-city challenges'*) theoretisch ingebed in de context van binnenhavens – wat het doel is van dit artikel. In dit artikel wordt een kwalitatieve analyse gemaakt van het eigen beleid van acht Nederlandse binnenhavens. De resultaten tonen aan dat

¹ Departement Sociale Geografie en Planologie, E: p.a.witte@uu.nl

² Sectie Transport en Planning, E: b.wiegmans@tudelft.nl

³ Departement Sociale Geografie en Planologie, E: f.g.vanoort@uu.nl

⁴ Departement Sociale Geografie en Planologie, E: t.j.m.spit@uu.nl

de beleidsaandacht voor ruimteconflicten rond binnenhavens veelal beperkt is. Dit komt voornamelijk tot uitdrukking in het voorkomen van wederzijds uitsluitend ruimtegebruik in het merendeel van de geselecteerde case studie gebieden, waarop niet of nauwelijks gereageerd wordt in relevante beleidsplannen van de betrokken overheden. Ook ontbreekt het vaak aan beleidsstrategieën om doortastend met deze ruimteconflicten rond binnenhavens om te gaan. Een positieve uitzondering die in enkele cases waargenomen is betreft een proactieve houding ten aanzien van (her-)bestemming, waardoor functieconflicten bij de ruimtelijke ontwikkeling van binnenhavens effectief afgestemd kunnen worden.

Dit artikel is gedeeltelijk gebaseerd op een artikel dat is verschenen in Journal of Transport Geography (2014, 36, pp. 42-52), getiteld: "Governing inland ports: A multi-dimensional approach to addressing inland port-city challenges in European transport corridors".

Trefwoorden: beleidsstrategieën, binnenhaven, havenontwikkeling, ruimteconflicten, zonerings

1. Inleiding

Met het verschijnen van de ontwikkelingsvisie voor het havengebied van Moerdijk⁵ is de discussie over de ruimtelijke afweging (in beleid) van verschillende ruimte vragende functies opgelaaid (De Volkskrant, 2013; 2014). Moerdijk is de laatste jaren prominenter op de kaart gezet als grootste binnenhaven⁶ van Nederland in termen van overslagvolume (CBS, 2014) en als belangrijke 'extended gate' van de Rotterdamse haven (Havenschap Moerdijk, 2014). De gemeente Moerdijk, in samenwerking met het havenbedrijf en de provincie Noord-Brabant, heeft een gezamenlijke ontwikkelingsvisie opgesteld voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van het havengebied (Havenschap Moerdijk, 2013). Het advies van de Commissie van Aanbeveling dat volgde als reactie op de concept ontwikkelingsvisie, kwam er op neer dat de gemeente zou moeten kiezen om de dorpskern Moerdijk op te heffen om de economische potentie van de binnenhaven in de toekomst ten volste te kunnen blijven benutten (De Volkskrant, 2013).

Het standpunt van de commissie kon op weinig sympathie van omwonenden rekenen en werd breed uitgemeten in de landelijke nieuwsmedia (De Volkskrant, 2014). Toch spelen dergelijke ruimteconflicten in Nederland en daarbuiten in feite al langer. Een voorbeeld hiervan is het dorp Weiwerd dat verdween als gevolg van de ruimtelijke uitbreiding van de haven van Delfzijl. Of het spookdorp Doel dat ontstond als gevolg van de uitbreidingsplannen van de haven van

⁵ In september 2013 verscheen de concept ontwikkelingsvisie voor het havengebied van Moerdijk.

⁶ In dit artikel worden binnenhavens gedefinieerd als schakels in een transportketen, die een functionele relatie met elkaar of met de belangrijkste zeehaven in een transportcorridor hebben. Verder is er veelal sprake van overslag van containers en wordt gesteld dat binnenhavens een bepaalde kritische massa nodig hebben om schaalvoordelen te kunnen behalen (Notteboom & Rodrigue, 2005; Rodrigue & Notteboom, 2009; Rodrigue *et al.*, 2010; Wilmsmeier *et al.*, 2011).

Antwerpen. De aandacht voor binnenhavens in de academische literatuur over goederentransport en logistiek is het laatste decennium snel toegenomen (Van Klink & Van den Berg, 1998; Rodrigue, 2004). Voornamelijk de opkomst van binnenhavens als vervolgstap in de ontwikkeling van havensystemen (Hesse & Rodrigue, 2004; Notteboom & Rodrigue, 2005; Monios & Wilmsmeier, 2012), de actieve rol van binnenhavens in de transportketen (Rodrigue & Notteboom, 2009) en de positionering van binnenhavens in het achterland van zeehavens en langs transnationale corridors (De Vries & Priemus, 2003; Romein *et al.*, 2003; Pain, 2011; Wilmsmeier *et al.*, 2011) springen hierbij in het oog.

Opvallend genoeg zijn daarbij de wetenschappelijke analyses grotendeels beperkt gebleven tot het sectorale beleidsveld van de transport en logistiek en focust de literatuur zich op traditionele zeehavengebieden zoals de Rotterdamse haven. Op basis van het principe van de 'zwakste schakel' in transportketens (de zwakste schakel bepaalt de waarde van de gehele keten), zou er echter verwacht mogen worden dat er meer aandacht zou zijn voor de conceptualisering van (strategieën van) binnenhavens. Immers, een disfunctionerende binnenhaven kan de effectiviteit van een gehele transportketen nadelig beïnvloeden. Dit artikel besteedt daarom aandacht aan de ruimteconflicten die mogelijk kunnen ontstaan bij binnenhavenontwikkeling, met hierbij de verwachting dat deze conflicten maar in beperkte mate doorwerking vinden in beleid. Om dit te onderzoeken wordt een kwalitatieve analyse van het eigen beleid van acht Nederlandse binnenhavens gemaakt. De wisselwerking tussen de binnenhaven en de nabijgelegen stedelijke omgeving verdient hierbij bijzondere aandacht. Deze aanpak kan worden gezien als een vertaling van het *'port-city challenges'* concept (Wiegmans & Louw, 2011; Daamen & Vries, 2013) naar de context van binnenhavens; een vertaalslag die tot op heden ontbreekt in de academische literatuur. De bijbehorende onderzoeksvraag luidt als volgt:

"Welke ruimteconflicten kunnen geïdentificeerd worden rond binnenhavens en in hoeverre worden deze conflicten uitgewerkt in beleidsstrategieën voor binnenhavenontwikkeling?"

Dit artikel is als volgt opgebouwd. In de volgende sectie wordt beknopt de theoretische achtergrond van binnenhavenontwikkeling uiteengezet. Hierbij passeren havenregionalisering, traditionele conflicten tussen (zee-)haven en stad en de vertaling van het voorgaande naar de context van binnenhavens de revue. De derde sectie gaat nader in op de gebruikte methoden en de introductie van acht case studie gebieden in het Nederlandse binnenhavennetwerk. In Sectie 4 wordt een inventarisatie van ruimteconflicten in Nederlandse binnenhavens gepresenteerd. De laatste sectie gaat in op de implicaties van de bevindingen voor toekomstige (ruimtelijke) beleidsstrategieën van binnenhavens.

2. Theoretische achtergrond van binnenhavenontwikkeling

Het concept havenregionalisering (*'port regionalisation'* – Notteboom & Rodrigue, 2005) is de laatste jaren veelvuldig aangehaald om de huidige stand van zaken wat betreft de ontwikkeling van havensystemen te beschrijven en analyseren. Het idee van havenregionalisering is dat het achterland van traditionele zeehavengebieden steeds aantrekkelijker wordt als vestigingsplaats voor logistieke bedrijven, als gevolg van de congestie en schaarse ruimte in zeehavens (Notteboom, 1997; Hesse, 2004). Tegen de achtergrond van de potentiële functies van binnenhavens als 'satelliet terminals' van zeehavens worden binnenhavens door sommigen gezien als belangrijke draaischijven voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het achterland (Hesse & Rodrigue, 2004; Notteboom & Rodrigue, 2005).

Wilmsmeier *et al.* (2011) bieden een toevoeging op het concept van havenregionalisering. Zij suggereren dat binnenhavens steeds belangrijker worden als actieve knooppunten in grotendeels statische corridors. Dit impliceert dat functionele relaties tussen binnenhavens en zeehavens binnen een corridor niet per definitie vastliggen, maar kunnen variëren in tijd en ruimte afhankelijk van de ontwikkelingsrichting van een specifieke binnenhaven⁷. Hierbij is dan een verschil op te merken tussen binnenhavenontwikkeling die wordt gedreven vanuit de zeehaven (*'Outside-In'*) en binnenhavenontwikkeling, die wordt gedreven vanuit de binnenhaven zelf (*'Inside-Out'*). Ook het overlappen van het achterland van verschillende zeehavens maakt dat binnenhavens steeds nadrukkelijker op de kaart staan. Al met al is er een groeiende behoefte aan een meer integrale en proactieve beleidsbenadering van binnenhavens (Monios & Wilmsmeier, 2012). Het eigen perspectief van de binnenhaven verdient meer aandacht, omdat hierin de lokale en regionale ruimteconflicten van binnenhavens het best geïdentificeerd worden.

Een andere toevoeging op het concept van havenregionalisering wordt gepresenteerd door Wiegman en Louw (2011). Zij zijn geïnteresseerd in wat er verandert in de ruimtelijke structuur van de traditionele zeehavengebieden op het moment dat toegenomen goederenstromen resulteren in congestie en schaarser wordende ruimte. Dit proces noemen zij het ontstaan van *'port-city challenges'*, en wordt gekarakteriseerd door het ontstaan van conflicten tussen ruimtegebruik voor havenfuncties en stedelijk ruimtegebruik. Voornamelijk ruimteclaims van havengebonden bedrijvigheid enerzijds en stedelijke ontwikkeling in de vorm van bijvoorbeeld waterfrontontwikkeling (door woningbouw) anderzijds dragen bij aan het ontstaan van ruimteconflicten. Deze ruimteconflicten zijn veelzijdig. Doordat bijvoorbeeld woningbouw (compleet) andere eisen aan de ruimtelijke inrichting stelt dan (haven)bedrijvigheid, zoals in termen van milieu en veiligheid, kunnen gecompliceerde conflicten ontstaan. In dit verband wijzen Daamen en Vries (2013) op verschillen in institutionele structuren en beleidsprocessen die hieraan ten grondslag liggen, en de rol die bijvoorbeeld de duurzaamheidsagenda speelt bij de

⁷ Dit betekent daarentegen niet dat het beeld van een corridor als een keten van aan elkaar verbonden binnenhavens ('schakels') hiermee irrelevant wordt. In tegendeel, het benadrukt dat de keten op zich intact blijft, maar dat de ontwikkelingsrichting en geografische oriëntatie van de schakels binnen die keten door tijd en ruimte kunnen variëren.

ruimtelijke afweging tussen de divergerende economische, transportkundige en milieukundige belangen.

De combinatie van bovenstaande inzichten is richtinggevend voor de methodologische en empirische uitwerking in de rest van dit artikel. Er kan namelijk gesteld worden dat de toegenomen vervoersvolumes geresulteerd hebben in twee belangrijke ontwikkelingen. Enerzijds is dit de positionering van binnenhavens als potentiële draaischijven voor toekomstige achterlandontwikkeling, volgend op het havenregionalisering concept. Anderzijds is dit het ontstaan van ruimteconflicten in de traditionele zeehavengebieden. Echter, de mogelijkheid dat deze ruimteconflicten ook kunnen ontstaan in de context van binnenhavens, heeft tot op heden nauwelijks aandacht gekregen in de wetenschappelijke literatuur. Tabel 1 visualiseert de geschetste problematiek en de niche die met dit artikel wordt getracht te bedienen.

Tabel 1: Academische aandacht voor havenregionalisering en ruimteconflicten tussen stad en haven

	Focus op zeehaven	Focus op binnenhaven
<i>Havenregionalisering</i>	Notteboom & Rodrigue (2005)	Wilmsmeier <i>et al.</i> (2011) Monios & Wilmsmeier (2012)
<i>Ruimteconflicten tussen stad en haven</i>	Wiegmans & Louw (2011) Daamen & Vries (2013)	<i>Ruimteconflicten rond binnenhavens</i>

Dit artikel wil een invulling geven aan de mogelijke ruimteconflicten die rond binnenhavens kunnen bestaan. In het bijzonder is er aandacht voor de verschillende manieren waarop de ruimtelijke uitkomsten (dat wil zeggen, de balans tussen transport, ruimte, instituties en economie) in termen van ruimteconflicten rond binnenhavens hun weerslag vinden in die beleidsdocumenten. Deze analyse zal nader worden toegelicht in de volgende sectie, waarin de methodologie en karakterisering van de case studie gebieden centraal staan.

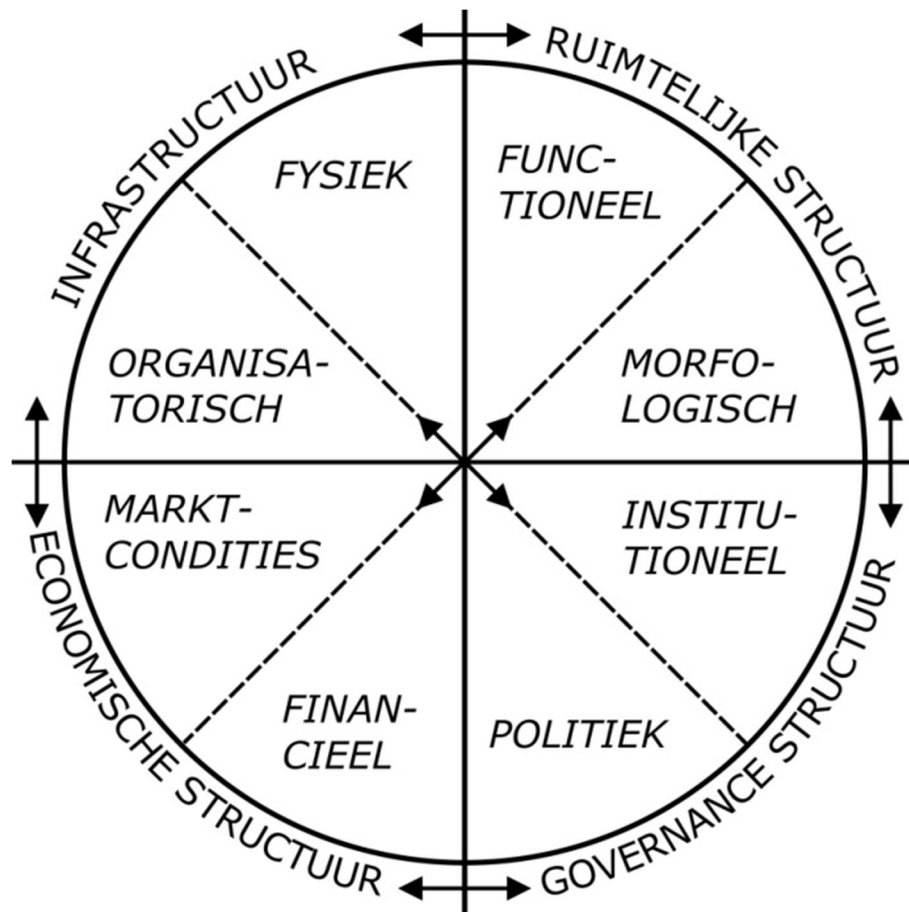
3. Analytisch raamwerk voor ruimteconflicten rond binnenhavens

Hoewel binnenhavens de laatste jaren groeiende aandacht genieten in de academische literatuur, is de verwachting dat mogelijke ruimteconflicten rond binnenhavens (nog) geen adequate doorwerking hebben gevonden in beleid(-strategieën). De gedachte hierbij is dat er – net als in de wetenschappelijke literatuur – een sterke focus is op het sectorale beleidsveld van de transport en logistiek, en dat potentiële ruimteconflicten mede hierdoor over het hoofd gezien worden. De eerder aangehaalde ophef die ontstond naar aanleiding van de havenontwikkelingsvisie van Moerdijk versterkt dit vermoeden.

Er is gekozen voor case studie onderzoek in Nederlandse binnenhavens om te achterhalen in hoeverre er sprake is van ruimteconflicten rond binnenhavens. Op basis van een kwalitatieve analyse van gemeentelijke, regionale en provinciale beleidsdocumenten wordt geprobeerd inzicht te verkrijgen in de ruimteconflicten die zich al dan niet voordoen in de context van

binnenhavens. Er wordt gekeken naar of en de manier waarop er in de beleidsdocumenten gestalte wordt gegeven aan het binnenhavenbeleid. Er wordt hierbij gewerkt volgens het principe van *'revealed preference'*; als een overheid een bepaalde beleidsstrategie ten aanzien van binnenhavens aanhangt, zal dit naar verwachting voornamelijk tot uitdrukking komen in de (strategische) beleidsdocumenten van de desbetreffende overheid.

Om de analyse gestructureerd en systematisch uit te kunnen voeren is er gebruik gemaakt van het integrale analytisch raamwerk dat Witte *et al.* (2012) en Witte (2012) hebben geïntroduceerd voor het in kaart brengen van knelpunten in intermodaal goederenvervoer (Figuur 1). Het analytisch raamwerk vindt zijn oorsprong in een verzameling van transport-economische, economisch geografische en planologische literatuur (zie voor een uitgebreide verhandeling Witte *et al.*, 2012) en bestaat uit vier algemene dimensies (infrastructuur, ruimtelijke structuur, governance structuur en economische structuur), die vervolgens kunnen worden onderverdeeld in acht specifieke aandachtsgebieden.



Figuur 1: Analytisch raamwerk (Witte, 2012)

Het voordeel van dit raamwerk is dat de divergerende perspectieven van transport, ruimte, instituties en economie bijeengebracht worden in één coherent analytisch raamwerk. Door het integrale karakter van dit raamwerk kunnen ruimteconflicten rond binnenhavens beter geïdentificeerd en geanalyseerd worden. Op deze manier wordt geprobeerd om een perspectief aan te reiken dat breder is dan het sectorale beleidsveld van de transport en logistiek, met als doel om te beoordelen in hoeverre er (ook) aandacht is in het beleid voor de overige dimensies, te weten de ruimtelijke, economische en institutionele dimensies. Om voort te kunnen bouwen op eerder onderzoek van de Nederlandse Vereniging voor Binnenhavens (NVB) over het economisch potentieel van Nederlandse binnenhavens worden de algemene dimensies en aandachtsgebieden geoperationaliseerd aan de hand van de beleidsthema's voor binnenhavens die in het onderzoeksrapport van de NVB (2004) geïdentificeerd zijn (Tabel 2).

Tabel 2: Indicatoren van ruimteconflicten rond binnenhavens

Dimensie	Aandachtsgebied	Indicator (meeteenheid)
<i>Infra-structuur</i>	Fysiek	Bereikbaarheid (vaarklasse/diepgang)
		Capaciteit (tonnage, TEU)
	Organisatorisch	Serviceniveau (aanwezigheid openbare los/laadkade, achterstallig onderhoud, aanwezigheid van veiligheidsprocedures)
<i>Ruimtelijke structuur</i>	Functioneel	Ruimteclaims (industrie/logistiek/wonen/recreatie/natuur)
		Planvorming (industrie/logistiek/wonen/recreatie/natuur)
	Morfologisch	Ontwikkelruimte (financieel/fysiek/institutioneel)
		Negatieve externe effecten (geluid/lucht/visueel)
<i>Governance structuur</i>	Politiek	Beleidsaandacht (ja/nee)
		Urgentie (ja/nee)
	Institutioneel	Coördinatiestructuur (horizontaal/verticaal)
		Netwerksamenwerking (lokaal/regionaal/interregionaal/nationaal/EU)
<i>Economische structuur</i>	Marktcondities	Marktpotentie (bedrijfsvestigingen/werkgelegenheid)
		Bereik (lokaal/regionaal/interregionaal/nationaal/EU)
	Financieel	Investeringsambities (ja/nee)
		Investeringsplannen (ja/nee)

Gebaseerd op Witte et al. (2012), Witte (2012) en NVB (2004)

De dimensie 'infrastructuur' beschrijft fysieke en organisatorische kenmerken van de binnenhavens. De ruimtelijke structuur gaat in op de mate waarin ruimteclaims en daadwerkelijke planvorming al dan niet met elkaar in overeenstemming zijn en hoe deze invloed uitoefenen op de omgeving in de vorm van negatieve externe effecten. De 'governance' structuur heeft betrekking op de vraag hoe beleidsmakers en politici het belang van binnenhavens in hun beleid en programma's beoordelen en hoe dit varieert tussen verschillende niveaus van samenwerking. Tot slot positioneert de economische structuur de binnenhavens aan de hand van markt- en investeringspotentie.

De werkwijze voor het empirische onderzoek bestaat uit zowel een verkennende als een verdiepende analyse. In eerste instantie is er een verkennende analyse uitgevoerd aan de hand van de indicatoren en meeteenheden uit Tabel 2. De resultaten hiervan zijn verzameld in Appendix 1. Hiermee wordt een eerste globale indruk verkregen van de ruimteconflicten die zich al dan niet voor kunnen doen in de context van de binnenhaven. Vervolgens is er een verdiepende analyse uitgevoerd op tekstpassages van specifieke beleidsdocumenten die een gedetailleerder inzicht geven in de precieze aard van de geïdentificeerde conflicten, zonder dat hierbij gebruik wordt gemaakt van Tabel 2. De resultaten hiervan zijn verzameld in Appendix 2. Op deze manier wordt het blikveld van het onderzoek verbreed, waardoor ook de thema's die in eerste instantie niet aan het licht komen, doordat ze niet vallen onder de dimensies en aandachtsgebieden uit Tabel 2, toch in de analyse betrokken.

Voor de analyse zijn acht case studie gebieden in het Nederlandse binnenvaartnetwerk geselecteerd (Tabel 3; Tabel 4; Figuur 2). De voordelen van de Nederlandse context zijn onder andere de nabijheid van enkele grote zeehavengebieden (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam), het geavanceerde binnenvaartnetwerk, de goede positionering van veel binnenhavens ten opzichte van transnationale corridors en voldoende omvang van de binnenhavens in termen van overslagvolume (de binnenhavens die als cases zijn geselecteerd slaan minimaal 500.000 ton per jaar over). Deze selectiecriteria wijken enigszins af van de theoretische definitie van binnenhavens zoals gepresenteerd door Rodrigue *et al.* (2010), maar geven wel een goede afspiegeling van de diversiteit van het Nederlandse binnenvaartnetwerk. De acht case studie gebieden⁸ zijn Alphen aan den Rijn, Dordrecht, Nijmegen, Wageningen, Venlo, Genneep, Moerdijk en Tilburg. Dit gedeelte van het netwerk herbergt de vier provincies in Nederland (Zuid-Holland, Gelderland, Limburg en Noord-Brabant) met gemiddeld genomen de grootste aantallen binnenhavens en de grootste volumes in termen van overslagcapaciteit (NVB, 2004; CBS, 2014). De resultaten van de kwalitatieve analyse per case studie gebied worden in de volgende sectie besproken.

⁸ Voor de selectie van case studie gebieden is gebruik gemaakt van een uitputtende lijst van ruim 300 Nederlandse binnenhavens zoals gedefinieerd door de Nederlandse Vereniging voor Binnenhavens (NVB, 2004). Hierin zijn alle Nederlandse gemeenten meegenomen die goederenoverslag per binnenvaart hebben, minus de gemeenten met een zeehaven (Amsterdam, Delfzijl, Den Helder, Harlingen, Rotterdam, Terneuzen, Velsen en Vlissingen) of een directe verbinding met zee (Ameland, Terschelling, Texel, Schiermonnikoog, Vlieland).

Tabel 3: Karakteristieken van de case studie gebieden

Binnenhaven	Typologie					Overslag (ton/jaar)	Aantal goederen- soorten ⁹	Bevolkings- dichtheid (km ²)
	Agro	Industrie	Container	Zand/grind	Multi- functioneel			
<i>Moerdijk</i>	X	X	X		X	7.356.000	8	229
<i>Dordrecht</i>		X			X	5.140.000	9	1.469
<i>Gennep</i>				X	X	2.665.000	4	364
<i>Nijmegen</i>	X	X	X		X	2.506.000	7	3.081
<i>Wageningen</i>	X				X	1.344.000	5	1.215
<i>Tilburg</i>			X			859.000	3	1.770
<i>Venlo</i>			X			728.000	1	800
<i>Alphen</i>		X	X		X	626.000	1	1.324

Gebaseerd op NVB (2004) en CBS (2014)

Tabel 4: Functionele spreiding van case studie gebieden¹⁰

	Regionaal bereik	Nationaal bereik	Europees bereik
<i>Geen container terminal</i>	Gennep Wageningen	X	Dordrecht
<i>Nieuwe container terminal</i>	<i>Tilburg</i>	Alphen aan den Rijn <i>Nijmegen</i>	X
<i>Bestaande container terminal</i>	Tilburg	Nijmegen	Moerdijk Venlo

Gebaseerd op NVB (2004) en EICB (2014)

⁹ Aantal goederensoorten gebaseerd op het aantal NTSR goederenhoofdstukken met een overslag van meer dan 100.000 ton per jaar.

¹⁰ In Tilburg en Nijmegen wordt een nieuwe container terminal ontwikkeld (schuingedrukt in tabel) in aanvulling op een reeds bestaande container terminal.



Figuur 2: Ruimtelijke spreiding van de case studie gebieden

4. Empirische analyse van ruimteconflicten in binnenhavens

De bespreking van de resultaten geschiedt per case studie aan de hand van een korte schets van het gebied en de context, gevolgd door de resultaten van de verkennende, respectievelijk de verdiepende analyse. Zoals gezegd zijn de resultaten van deze analyses te zien in Appendices 1 en 2. Aan het einde van deze sectie worden de algemene conclusies uiteengezet (Tabel 5).

4.1 Alphen aan den Rijn

In Alphen aan den Rijn is aan de rand van het stedelijk gebied de (container-) overslagterminal Alpherium verrezen; de oorspronkelijke binnenhaven in het stadscentrum (de Rijnhaven) wordt hiermee niet langer gebruikt voor goederenvervoer en wordt daarom herontwikkeld in een woon- en recreatiegebied. Het Alpherium functioneert daarentegen als belangrijke draaischijf voor het goederenvervoer in Zuid-Holland. Dit heeft gezorgd voor conflicten met omwonenden, die klagen over toegenomen geluidsoverlast in hun omgeving. Het recente verruimen van de openingstijden van de terminal naar de avond- en nachtelijke uren versterkt dit conflict.

De resultaten van de verkennende analyse geven aan dat de nieuwe binnenhaven in Alphen aan den Rijn (het Alpherium) zich relatief gezien (ten opzichte van bijvoorbeeld Moerdijk) nog in een vroeg stadium van ontwikkeling bevindt in termen van bereikbaarheid en capaciteit. Daarentegen heeft de haven potentie om zich te ontwikkelen als grootschalige infrastructurele voorziening, zoals blijkt uit de hoge ambities op politiek, bestuurlijk en economisch niveau. Er is namelijk zowel voldoende beleidsaandacht als politieke urgentie, er zijn investeringsambities en –kaders en de binnenhaven heeft nu al een functioneel bereik tot op het nationale schaalniveau. Wanneer de huidige ruimteclaims vergeleken worden met de voorgenomen plannen ontstaan er echter potentiële conflicten. Er zou bijvoorbeeld meer ruimte vrijgemaakt moeten worden voor natuurontwikkeling en er zou meer aandacht moeten zijn voor de geluidsoverlast die omwonenden ervaren om de huidige ruimteclaims in overeenstemming te brengen met de voorgenomen plannen.

De verdiepende analyse lijkt het beeld van de verkennende analyse te ondersteunen: de beleidsdocumenten laten een sterke focus op de infrastructurele en economische dimensie zien, met specifieke aandacht voor bereikbaarheid, ontsluiting, verschuiven van modaliteiten en duurzaamheid. Daarentegen ontbreekt het aan specifieke aandacht voor de kwaliteit van de directe leefomgeving en voor ruimtelijke vraagstukken op lokaal schaalniveau. De beleidsdocumenten hebben een algemeen karakter, waarin weinig concrete aandacht geschonken wordt aan de binnenvaart. Bovendien ontbreekt een integrale visie of ontwikkelingsvisie die specifiek op de problematiek van de nieuwe binnenhaven (dat wil zeggen het Alpherium) gericht is; opmerkelijk genoeg is deze er wel voor de kansen met betrekking tot herontwikkeling van het woon- en recreatiegebied in de oude Rijnhaven, maar niet voor de nieuwe terminallocatie Alpherium.

4.2 Dordrecht

De binnenhavens van Dordrecht kennen een lange voorgeschiedenis met betrekking tot goederentransport, en hebben anno 2014 te kampen met het accommoderen van toenemende vervoersstromen die vanuit de Rotterdamse haven richting Dordrecht komen. Na bewerking in Dordrecht gaan de stromen verder richting het (Duitse) achterland. De 'hub functie' die Dordrecht op deze manier vervult maakt dat er ruimtelijke uitdagingen ontstaan in het faciliteren van grootschalige en zware industriële activiteiten in een reeds dichtbevolkt stedelijk gebied.

De multifunctionele binnenhaven van Dordrecht kan gezien worden als een goed voorbeeld van een hoogontwikkelde haven met een goede bereikbaarheid, grote capaciteit en een hoog serviceniveau. Op het eerste gezicht kunnen er aan de hand van de verkennende analyse geen ruimteconflicten onderscheiden worden; de ruimteclaims en voorgenomen plannen sluiten immers goed op elkaar aan. Hoewel negatieve externe effecten en beperkte (fysieke) ruimte voor toekomstige uitbreidingen een continue bedreiging vormen voor de haven van Dordrecht, lijkt het erop dat er voldoende beleidsaandacht en politieke urgentie is om deze problemen het hoofd te kunnen bieden. De binnenhaven van Dordrecht heeft een functioneel bereik van het lokale tot en met het internationale schaalniveau. Bovendien is er een variëteit aan beleidsdocumenten die de (toekomstige) ontwikkelingsmogelijkheden van de haven in kaart brengen.

Het beeld dat vanuit de verkennende analyse wordt geschetst verandert niet wanneer de resultaten van de verdiepende analyse bekeken worden. Er zijn regionale samenwerkingsverbanden die zich specifiek bezighouden met het versterken van de maritieme en logistieke sector in de omgeving van Dordrecht (bijvoorbeeld het DeTri platform). In deze netwerken valt vooral de gedeelde aandacht voor het multifunctionele karakter van 'water' op (bijvoorbeeld voor distributie, recreatie en natuur). Verder heeft zowel de gemeente als de provincie een proactief en positief zoneringsbeleid met betrekking tot zware industriële activiteiten (de HMC categorie). Hieruit blijkt hoezeer er geprobeerd wordt om wederzijds uitsluitend ruimtegebruik (bijvoorbeeld zware industrie naast een recreatiegebied) te voorkomen. Opvallend is dat veelal de voorkeur uitgesproken wordt voor het doelbewust accommoderen van zware industriële activiteiten binnen de eigen gemeente of provincie. Tot slot is er een informele ontwikkelingsstrategie voor de binnenhaven zelf. Dit document kenmerkt zich door een hoge sensitiviteit ten aanzien van hedendaagse binnenvaartissues. Dit blijkt uit de aandacht voor historische locatiefactoren, hedendaagse globale transportontwikkelingen en de inbedding in het Europese netwerk door middel van corridor ontwikkeling. Het is opvallend dat dergelijke observaties beperkt blijven tot het domein van een informele visie, en er geen concrete doorwerking lijkt te zijn, bijvoorbeeld in de gemeentelijke en provinciale structuurvisies.

4.3 Nijmegen

In Nijmegen zijn veel ruimtelijke belangen geconcentreerd in de nabijheid van de binnenhaven, en deze belangen conflicteren veelal met elkaar. De beoogde ontwikkeling van een grootschalig woon- en recreatiegebied in de buurt van de Waal is een potentieel gevaar voor de binnenvaartactiviteiten; in het bijzonder die van de nieuw gebouwde containerterminal.

De resultaten van de verkennende analyse wekken de indruk dat de binnenhaven van Nijmegen het goed doet in termen van bereikbaarheid en capaciteit. Verder is de haven van betekenis op

het nationale schaalniveau en is het marktpotentieel aanzienlijk. Potentiële conflicten komen echter aan het licht wanneer de ruimtelijke en institutionele structuur in ogenschouw worden genomen. Ten eerste is er een tegenstrijdigheid tussen het huidige ruimtegebruik en de voorgenomen plannen; er moet ruimte beschikbaar gemaakt worden om de woningbouwplannen van de grond te krijgen. Daarnaast lijkt er geen (financiële, fysieke en institutionele) ruimte te zijn voor de binnenhaven zelf en de politieke urgentie lijkt relatief beperkt. Ten slotte lijken negatieve externe effecten op termijn een serieuze bedreiging voor de binnenhaven te vormen.

Deze ruimtelijke uitdagingen komen ook naar voren uit de resultaten van de verdiepende analyse. Hoewel er een grote verscheidenheid aan beleidsdocumenten beschikbaar is op verschillende schaalniveaus, wordt het belang van de binnenhaven als distributiefaciliteit van nationale importantie onvoldoende tot uitdrukking gebracht in deze documenten. Zo behandelt de Structuurvisie Nijmegen nagenoeg alle functies van water, maar gaat deze voorbij aan de goederentransportfunctie. De (boven-)regionale beleidsdocumenten kenmerken zich door een 'top-down' houding (dat wil zeggen, verantwoordelijkheid voor de binnenhavenontwikkeling wordt neergelegd bij het lokale schaalniveau), maar opvallend genoeg wordt deze handschoen op lokaal niveau niet opgepakt en is er amper aandacht voor de binnenhaven in de strategische lokale beleidstukken. Daarentegen focust het lokale integrale beleid zich in sterke mate op het accommoderen van de woon- en recreatiefuncties in de nabijheid van de haven. Er liggen kansen voor bijvoorbeeld de provincie Gelderland om in de toekomstige omgevingsvisie niet alleen het belang en de groei van goederenvervoer plus de ruimtebehoefte daarvan te erkennen (zoals in het streekplan gebeurd is), maar tevens in te gaan op de implicaties hiervan in termen van bijvoorbeeld het economisch potentieel, containergroei, achterlandontwikkeling, milieuvraagstukken en de ruimtelijke samenhang tussen deze kwesties.

4.4 Wageningen

De binnenhaven van Wageningen heeft een strategische locatie in het binnenvaartnetwerk, maar kenmerkt zich vooral door de verkeersproblematiek die op lokaal niveau ontstaat als gevolg van het voor- en natransport tussen de haven en de regio.

Uit de verkennende analyse blijkt dat de binnenhaven van Wageningen vooral gericht is op het bedienen van de lokale en regionale markt en dat de focus ligt op agrarisch gerelateerde bedrijvigheid ('agro-business'). Dit past goed bij het regionale profiel van de regio WERV (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal) als 'Food Valley'. De regionale oriëntatie van de Wageningse haven kan ook deels afgeleid worden uit de relatief bescheiden overslagvolumes. Toch is het huidige ruimtegebruik niet in overeenstemming met het voorgenomen toekomstige ruimtegebruik. Het is vooral opvallend dat er wel fysieke mogelijkheden voor uitbreiding zijn, maar dat dit niet ondersteund wordt door financiële of institutionele back-up in de vorm van bijvoorbeeld politieke urgentie of investeringskaders. Er lijkt geen beleidsruimte te zijn voor uitbreiding van de havenactiviteiten. Negatieve externe effecten komen ten slotte tot uitdrukking in de conflicten tussen goederentransport en woon- en recreatief verkeer op de lokale wegen (bijvoorbeeld de samenkomst van zwaar vrachtverkeer en recreatief verkeer op de Grebbedijk nabij de Rijnhaven).

De resultaten uit de verdiepende analyse sluiten aan bij die van de verkennende analyse. In de beleidsdocumenten wordt de strategische locatie van Wageningen in het Nederlandse

binnenvaartnetwerk weliswaar erkend (de Rijn wordt gezien als kernkwaliteit), maar verder wordt er weinig aandacht geschonken aan de toekomstige ontwikkeling van de haven. Er lijkt, zoals hiervoor ook aangegeven, geen institutionele speelruimte te zijn voor fysieke uitbreiding van de havenactiviteiten. Dit komt vooral voort uit de gedachte dat de visuele uitstraling van de haven niet past bij de 'groene' ambities die de gemeente Wageningen graag wil uitdragen. Ondanks de klaarblijkelijke relatie tussen infrastructuur, economie en de leefomgeving, zoals die wordt geschetst in de regionale en provinciale integrale beleidsdocumenten, wordt de positionering van de haven in het Nederlandse binnenvaartnetwerk en in transnationale corridors nauwelijks gefaciliteerd. Er wordt nadrukkelijk gesteld als reactie op inspraak naar aanleiding van de regionale structuurvisie (WERV) dat de ontwikkeling van een 'distri-valley' met bijvoorbeeld een groot multimodaal overslagcentrum niet wordt nagestreefd.

4.5 Venlo

De binnenhaven van Venlo is in de academische literatuur vooral bekend vanwege haar voorbeeldfunctie als 'extended gate' van de Rotterdamse haven (Rodrigue & Notteboom, 2009; Rodrigue *et al.*, 2010; Monios & Wilmsmeier, 2012). De voornaamste uitdaging voor de binnenhaven van Venlo ligt in een mogelijk ruimtetekort voor toekomstige uitbreiding van de havenactiviteiten, bijvoorbeeld de ontwikkeling van een nieuwe binnenvaartterminal (NVB, 2004). De vertaling van deze ruimtebehoefte in adequaat beleid laat te wensen over.

Uit de verkennende analyse blijkt dat het belang van de haven van Venlo vooral tot uiting komt in het nationale tot internationale karakter van de haven; zowel qua functioneel bereik als qua netwerksamenwerking. Er is door de jaren heen fors geïnvesteerd in bijvoorbeeld de rail- en binnenvaartterminal. Deze faciliteiten worden over het algemeen niet belemmerd door conflicten met betrekking tot ruimtegebruik of door grootschalige negatieve externe effecten. Hoewel er voldoende beleidsaandacht, urgentie en institutionele ruimte is om de haven verder te ontwikkelen, ontbreekt het vooral (structureel) aan fysieke uitbreidingsruimte en de financiële middelen om die uitbreiding tot stand te kunnen brengen. Er wordt gesuggereerd dat deze beperkingen het resultaat zijn van 'kleverige' besluitvormingsprocedures (NVB, 2004).

Uit de verdiepende analyse blijken geen grootschalige uitdagingen die voor de binnenhaven van Venlo in het verschiet liggen. De gemeentelijke integrale visie beschrijft dit door te stellen dat het ontwikkelingsproces van de haven van Venlo rustig verlopen is en dat een transparante en stapsgewijze ontwikkeling van het havengebied er aan bijgedragen hebben dat er geen grote conflicten zijn ontstaan. De fysieke en organisatorische structuur van Venlo als multimodaal goederenknooppunt is goed verankerd in de beleidsdocumenten en de economische en multimodale potentie die hieruit voortvloeit, is een beeld dat gedeeld wordt op verschillende bestuurlijke niveaus. Er is aandacht voor de institutionele- en markteffecten die uitgaan van infrastructuurontwikkeling en de uiteenlopende belangen van werkgelegenheid, bereikbaarheid en impact op de omgeving (milieuhinder) worden geïntegreerd in één strategische benadering. In deze benadering ligt de nadruk op een afstemming tussen logistieke, economische, toeristische, recreatieve en natuurwaarden.

4.6 Gennep

De binnenhaven van Gennep zou gezien kunnen worden als de 'vreemde eend in de bijt' in deze selectie van binnenhavens. Er is namelijk een groot contrast tussen het kleinschalige en monofunctionele karakter van de haven en het aanzienlijke belang van de haven voor de (inter-) regionale economie in termen van capaciteit en overslagvolume.

Wanneer dit vertaald wordt naar de verkennende analyse, kan gesteld worden dat de capaciteit van Gennep in de top 20 van Nederland scoort, terwijl de beleidsaandacht en urgentie met betrekking tot de haven betrekkelijk laag zijn. Daarnaast laat de analyse zien dat er, ondanks het niet geringe transportvolume, geen ruimteconflicten zijn en er geen melding wordt gemaakt van negatieve externe effecten. Wellicht dat dit zijn oorsprong vindt in de geaccepteerde functionaliteit van deze haven als regionaal overslagcentrum (ROC) van zand en grind. Een andere verklaring kan zijn dat de nabijgelegen haven van Cuijk (Noord-Brabant) met een recent geopende containerterminal alle (beleids-)aandacht naar zich toe trekt.

De resultaten uit de verdiepende analyse tonen aan dat zowel de integrale en sectorale visies op gemeentelijk niveau als de regionale visie überhaupt geen aandacht besteden aan de binnenhaven van Gennep. Ook de provinciale integrale visie presteert wat dat betreft amper beter; de regionale distributiefunctie van Gennep wordt in één enkele zin beschreven. De provinciale sectorale visie stelt dat de gemeente Gennep geprobeerd heeft om enige vorm van interregionale samenwerking tot stand te brengen, maar dat deze poging mislukt is. In het algemeen kan daarom gesteld worden dat er geen ruimteconflicten geïdentificeerd kunnen worden en dat de status quo ervoor zorgt dat een mogelijk tekort aan fysieke uitbreidingsruimte niet ontaard in een toekomstige ruimtelijke uitdaging.

4.7 Tilburg

In Tilburg wordt een nieuwe binnenvaartterminal ontwikkeld (in aanvulling op een reeds bestaande terminal) om de toegenomen goederenstromen het hoofd te kunnen bieden. De terminal wordt gerealiseerd op bedrijventerrein Vossenbergh-West-II. Er wordt een zogenaamde 'langshaven' aangelegd om de terminal goed te kunnen ontsluiten.

De resultaten uit de verkennende analyse tonen overeenkomsten met die van de binnenhaven van Alphen aan den Rijn; Tilburg kan gekarakteriseerd worden als een binnenhaven die nog steeds in opmars is in termen van capaciteit, bereikbaarheid en serviceniveau. De haven is gefocust op het lokale tot regionale schaalniveau, en de ruimtelijke structuur van de binnenhaven lijkt op het eerste gezicht geen conflicten op te roepen. Een opmerkelijke bevinding is dat er op provinciaal niveau investeringsplannen beschikbaar zijn, terwijl die op gemeentelijk niveau niet expliciet opgepakt worden. De locatie van de nieuwe binnenvaartterminal op een industrieterrein draagt er wellicht aan bij dat excessieve lokale negatieve externe effecten vermeden worden.

Uit de verdiepende analyse blijkt dat de gemeente – naar eigen zeggen – zwaar wil inzetten op het faciliteren van de toegenomen goederenstromen in het binnenvaartnetwerk. Hoewel de gemeente aangeeft een 'unique selling point' te hebben in hun sterke industriële en logistieke sectoren, wordt dit niet adequaat vertaald naar beleidsdocumenten. Daarentegen zijn er wel een aantal fysieke maatregelen genomen en uitgevoerd met betrekking tot het beter accommoderen van het binnenvaartvervoer (het verbreden van het kanaal en de aanleg van de langshaven). Een

mogelijk aandachtspunt is het feit dat de industriële gebieden zich voornamelijk in de stadsrandzone van Tilburg bevinden, terwijl de gemeente zich (ook) voorneemt om deze zone en het omliggende rurale gebied beter toegankelijk te maken voor recreatiedoeleinden. Een ring van bedrijventerreinen om de stad heen wordt daarom als onwenselijk gezien. Op provinciaal niveau worden ten slotte verschuiving van modaliteiten en logistieke clustering aangemoedigd, en zijn er investeringsschema's beschikbaar (door middel van 'QuickWins') om die plannen uit te voeren.

4.8 Moerdijk

Zoals gesteld werd in de inleiding, is de binnenhaven van Moerdijk de laatste jaren snel gegroeid en kan de haven nu gezien worden als grootste binnenhaven van Nederland in termen van overslagcapaciteit. De havenontwikkelingsvisie is op dit moment in conceptversie beschikbaar en heeft tot oproer onder omwonenden geleid doordat de Commissie van Aanbeveling stelde dat het dorp Moerdijk zou moeten verdwijnen om de in de havenontwikkelingsvisie gestelde plannen mogelijk te maken.

De resultaten van de verkennende analyse tonen het aanzienlijke belang van de haven van Moerdijk aan; vooral de grote overslagcapaciteit, de netwerksamenwerking op verschillende ruimtelijke schaalniveaus en het functionele bereik van het lokale tot en met het transnationale schaalniveau dragen hier aan bij. De ruimtelijke structuur geeft echter aan – onafhankelijk van het advies van de commissie – dat de toekomstige groei van de haven niet zonder slag of stoot zal verlopen. Alle mogelijke ruimtelijke functies worden voorzien in de planvorming, maar niet alle functies hebben in de huidige situatie al een ruimteclaim. Tegelijkertijd is er wél de (financiële, fysieke en institutionele) ruimte voor dergelijke ontwikkelingen en is er de politieke ambitie en urgentie om dit tot uitvoering te brengen. De aanwezigheid van investeringsambities in combinatie met investeringsplannen toont aan dat er voor de toekomst van Moerdijk wordt ingezet op het verder ontwikkelen van de havenactiviteiten.

Uit de resultaten van de verdiepende analyse blijkt dat de haven goed ingebed is in de gemeentelijke integrale visie; de haven Moerdijk en het dorp Moerdijk worden in één adem genoemd. Opvallend genoeg blijven de ontwikkeling van de haven en van het dorp wel twee gescheiden werelden. Zo wordt de potentie van water aangekaart voor zowel de uitbreiding van havenactiviteiten als voor recreatief gebruik, zonder dat er stil wordt gestaan bij de mogelijke conflicten die dit op zou kunnen leveren. Een ander voorbeeld is de beoogde ontwikkeling van woningen in een waterfrontgebied op hemelsbreed 300 meter van industriële havenactiviteiten. De buffer tussen beiden wordt gevormd door een klein bosgebied, waarvan wordt gesteld dat dit ontsloten zou moeten worden voor recreatief en toeristisch gebruik. Tegelijkertijd wordt ook uitbreiding en intensivering van de havenactiviteiten aangemoedigd. Er wordt in de gemeentelijke structuurvisie wel aangedragen dat de invloedssfeer van sommige bedrijven zo groot is dat ze overlappen met kwetsbare bestemmingen, maar de gemeente komt niet met doortastende strategieën om de externe veiligheid te kunnen garanderen. Het is een uitdaging voor de (definitieve) havenontwikkelingsvisie om een passende ruimtelijke afweging te vinden voor deze uiteenlopende en soms conflicterende ruimteclaims.

4.9 Slotbevindingen

De conclusies die getrokken kunnen worden aan de hand van de hiervoor besproken uitkomsten kunnen op twee manieren worden samengevat: door te zoeken naar overeenkomsten en verschillen tussen de dimensies enerzijds en tussen de verschillende case studie gebieden anderzijds (Tabel 5). Aan de hand van deze tabel wordt besproken hoe ruimteconflicten rond binnenhavens vorm krijgen en hoe deze al dan niet opgepakt worden in het ruimtelijk beleid met betrekking tot binnenhavens.

Tabel 5: Samenvatting van ruimteconflicten (X) rond binnenhavens per case studie gebied

	Alphen	Dordrecht	Nijmegen	Wageningen	Venlo	Gennep	Moerdijk	Tilburg
<i>Infrastructuur – Fysiek</i>			X	X				
<i>Infrastructuur – Organisatorisch</i>			X					
<i>Ruimtelijk – Functioneel</i>	X						X	X
<i>Ruimtelijk – Morfologisch</i>	X							X
<i>Governance – Politiek</i>								
<i>Governance – Institutioneel</i>	X			X				
<i>Economisch – Marktcondities</i>			X	X				X
<i>Economisch – Financieel</i>				X			X	

Ten eerste is uit de verkennende analyse gebleken dat de ruimteconflicten – dus de potentiële uitdagingen voor steden en binnenhavens – voornamelijk tot uitdrukking komen in wederzijds uitsluitende ruimteclaims. Een terugkerend issue is bijvoorbeeld de conflicterende functies van water. Dat wil zeggen, water als middel om uitbreiding van havenactiviteiten te faciliteren versus water als visitekaartje ('waterfront') bij het ontwikkelen van woon- en recreatiegebieden. Een ander issue is de problematische relatie tussen infrastructuur en ruimtelijke structuur. Dit blijkt vooral uit het ontstaan van (negatieve) externe effecten zoals geluidsoverlast. Er kan dus geconcludeerd worden dat de ruimteconflicten die rond binnenhavens geïdentificeerd zijn een gemeenschappelijke deler kennen in de problematische relatie tussen voorgenomen plannen en daadwerkelijke ruimteclaims.

Ten tweede heeft de verdiepende analyse laten zien dat de verschillende ruimteconflicten rond binnenhavens maar in beperkte mate vorm krijgen in beleidsstrategieën ten aanzien van binnenhavens. In Alphen aan den Rijn, Tilburg en Moerdijk is bijvoorbeeld geen beleidsstrategie te herkennen, in die zin dat er geen expliciete keuze wordt gemaakt met betrekking tot de toekomst van de binnenhaven. Dit komt vooral tot uitdrukking in gefragmenteerde aandacht voor de verschillende dimensies en het uitstellen van (politieke) keuzes. Een reactieve beleidsvoering prevaleert in deze gevallen. Ook kan Gennep aangewezen worden als een case

waar geen strategie wordt aangehangen voor de verdere ontwikkeling van de binnenhaven, hoewel hier de kanttekening bij geplaatst moet worden dat de status quo het ontstaan van potentiële ruimteconflicten wel voorkomt. Een beperkte beleidsstrategie in negatieve zin komt in een aantal gevallen neer op een benadering die een bewuste keuze maakt om géén prioriteit aan de verdere ontwikkeling van de binnenhaven toe te kennen. Dit lijkt de aanpak die in het geval van Nijmegen en Wageningen is gekozen. Er kan daarmee geconcludeerd worden dat in sommige gevallen het ontbreken van urgentie en een reactieve manier van beleidsvoering op zichzelf een risico herbergen op toekomstige ruimteconflicten rond binnenhavens. De positieve uitzondering op de regel is geobserveerd in de 'best practice' case studie gebieden van Dordrecht en Venlo en wordt gevormd door een positieve en proactieve benadering van zoneringvraagstukken. Door rechtlijnige keuzes te maken met betrekking tot zonering, worden wederzijds uitsluitende vormen van ruimtegebruik op een goede manier geacommodeerd. Bij deze binnenhavens valt ook op te merken dat naarmate de beleidsstukken meer specifiek gericht zijn op de binnenhaven zelf, de sensitiviteit ten aanzien van de verscheidenheid van kwesties voor binnenhavens ook toeneemt.

5. Conclusie

In dit artikel is het idee naar voren gebracht dat het groeiend belang van binnenhavens in achterlandnetwerken van traditionele zeehavengebieden ervoor zorgt dat er ruimteconflicten rond binnenhavens in het achterland ontstaan, die in onvoldoende mate verankerd worden in beleidsstrategieën ten aanzien van binnenhavenontwikkeling. Hierbij is de volgende centrale vraagstelling naar voren gebracht:

“Welke ruimteconflicten kunnen geïdentificeerd worden rond binnenhavens en in hoeverre worden deze conflicten uitgewerkt in beleidsstrategieën voor binnenhavenontwikkeling?”

Ten eerste kan met betrekking tot het type ruimteconflicten gesteld worden dat conflicten tussen binnenhavens en steden in veel gevallen neerkomen op wederzijds uitsluitend ruimtegebruik en de problematische relatie tussen infrastructuur en ruimtelijke structuur. In het merendeel van de case studie gebieden komt bijvoorbeeld het multifunctionele karakter van water naar voren (als hulpbron voor de binnenvaart versus als visitekaartje bij waterfrontontwikkeling), dat als zodanig problemen oplevert (bijvoorbeeld cases Moerdijk en Nijmegen). Daarnaast is het ontstaan van negatieve externe effecten (onder andere geluidsoverlast) een terugkerend fenomeen, veelal als gevolg van het botsen van logistieke belangen met de kwaliteit van leven van omwonenden (bijvoorbeeld cases Alphen aan den Rijn en Wageningen).

Ten tweede kan met betrekking tot de uitwerking van deze ruimteconflicten in beleidsstrategieën voor binnenhavenontwikkeling gesteld worden dat de doorwerking maar zeer beperkt plaatsvindt. Er zijn wat betreft beleidsstrategieën grofweg drie stereotypen waargenomen: de eerste komt neer op het compleet ontbreken van een beleidsstrategie (cases Alphen aan den Rijn, Gennep, Moerdijk en Tilburg), de tweede bestaat uit een veelal negatieve benadering ten aanzien van verdere binnenhavenontwikkeling (cases Nijmegen en Wageningen) en de laatste betreft een proactieve houding ten aanzien van (her-) bestemming, waardoor functieconflicten bij de ruimtelijke ontwikkeling van binnenhavens effectief afgestemd kunnen worden (cases Dordrecht

en Venlo). Het grotendeels ontbreken van beleidsstrategieën ten aanzien van binnenhavenontwikkeling geeft aan dat hier op institutioneel vlak nog terrein te winnen valt.

Deze bevindingen sluiten aan op de bevindingen van Wiegmans en Louw (2011) en Daamen en Vries (2013) in de context van traditionele zeehavengebieden, waar ook naar voren kwam dat er meer aandacht zou moeten zijn voor de invloed van institutionele structuren op de afweging tussen stedelijk en haven gerelateerd ruimtegebruik. Daarnaast ondersteunen deze bevindingen het idee dat er een nieuwe fase toegevoegd kan worden aan de literatuur over de ontwikkeling van havensystemen. De combinatie van het onafhankelijk functioneren van binnenhavens binnen het proces van havenregionalisering en de aandacht voor ruimteconflicten rond binnenhavens heeft tot op heden weinig aandacht genoten; dit artikel geeft een eerste aanzet om de ruimtelijke strategieën van binnenhavens theoretisch in te bedden in de hiervoor besproken literatuur over *port-city challenges* in traditionele zeehavengebieden.

Tot slot is het opvallend dat het ontbreken van urgentie enerzijds en een reactieve manier van beleidsvoering anderzijds in een aantal case studie gebieden het risico in zich herbergen om te ontaarden in een toekomstig ruimteconflict. Dit zit deels verankerd in de gebrekkige afstemming tussen verschillende bestuurslagen, waarbij aanbevelingen van hogere schaalniveaus maar beperkt doorwerking vinden in lokaal beleid. De positieve uitzondering op deze regel wordt vooral gevormd door de gehanteerde beleidsstrategieën die bij de cases Dordrecht en Venlo teruggevonden zijn; één waarin de relevante beleidsmakers een proactief en scherp zoneringsbeleid hanteren ten aanzien van de toekomst van de binnenhaven. In dit licht bezien was de conclusie van de Commissie van Aanbeveling in het geval van de binnenhavenontwikkeling rond Moerdijk zo slecht nog niet: het is kiezen, of delen.

Referenties

Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2014). StatLine. Online document at URL <http://statline.cbs.nl/statweb>

Daamen, T.A. and I. Vries (2013). Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27(1), 4-13.

Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart [EICB] (2014). Ontwikkelingen binnenvaart containerterminals (update). Online document at URL <http://www.informatie.binnenvaart.nl/vervoer/inetermodaal-vervoer/276-ontwikkelingen-binnenvaart-containerterminals>

Havenschap Moerdijk (2013). *Havenstrategie Moerdijk 2030. Concept*. Moerdijk: Havenschap Moerdijk.

Havenschap Moerdijk (2014). Business-to-business. The smart choice in the Rotterdam area. Online document at URL <http://www.havenschapmoerdijk.nl/nl/business-to-business.htm>

Hesse, M. (2004). Land for logistics: Locational dynamics, real estate markets and political regulation of regional distribution complexes. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95(2), 162-173.

Hesse, M. and J.P. Rodrigue (2004). The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 12(3), 171-184.

Klink, H.A. van and G.C. van den Berg (1998). Gateways and intermodalism. *Journal of Transport Geography*, 6(1), 1-9.

Monios, J. and G. Wilmsmeier (2012). Giving a direction to port regionalisation. *Transportation Research Part A*, 46(10), 1551-1561.

Notteboom, T.E. (1997). Concentration and load centre development in the European container port system. *Journal of Transport Geography*, 5(2), 99-115.

Notteboom, T.E. and J.P. Rodrigue (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297-313.

Nederlandse Vereniging van Binnenhavens [NVB] (2004). *BluePorts: Knooppunten voor de regionale economie. Onderzoek naar de economische belangen van de Nederlandse Binnenhavens*. Rotterdam: Nederlandse Vereniging van Binnenhavens.

Pain, K. (2011). 'New Worlds' for 'Old'? Twenty-First-Century Gateways and Corridors: Reflections on a European Spatial Perspective. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(6), 1154-1174.

Rodrigue, J.P. (2004). Freight, gateways and mega-urban regions: The logistical integration of the Bostwash corridor. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95(2), 147-161.

Rodrigue, J.P. and T.E. Notteboom (2009). The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships. *Maritime Policy & Management*, 36(2), 165-183.

Rodrigue, J.P., Debie, J., Fremont, A. and E. Gouvernal (2010). Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of Transport Geography*, 18(4), 519-529.

Romein, A., Trip, J.J. and J. de Vries (2003). The multi-scalar complexity of infrastructure planning: Evidence from the Dutch-Flemish megacorridor. *Journal of Transport Geography*, 11(3), 205-213.

Volkskrant, De (2013). *Moerdijk: slopen of voor veel geld leefbaar maken?* 19 september 2013.

Volkskrant, De (2014). *Helpt van de inwoners van Moerdijk wil verhuizen.* 23 januari 2014.

Vries, J. de and H. Priemus (2003). Megacorridors in north-west Europe: Issues for transnational spatial governance. *Journal of Transport Geography*, 11(3), 225-233.

Wiegmans, B.W. and E. Louw (2011). Changing port-city relations at Amsterdam: A new phase at the interface? *Journal of Transport Geography*, 19(4), 575-583.

Wilmsmeier, G., Monios, J. and B. Lambert (2011). The directional development of intermodal freight corridors in relation to inland terminals. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1379-1386.

Witte, P. (2012). Het flessenhalseffect voorbij. *Rooilijn*, 45(3), 220-225.

Witte, P., Wiegmans, B., Oort, F. van and T. Spit (2012). Chokepoints in corridors. Perspectives on bottlenecks in the European transport network. *Research in Transportation Business & Management*, 5, 57-66.

Appendix 1: Verkennende analyse van ruimteconflicten rond binnenhavens

			Zuid-Holland		Gelderland		Limburg		Noord-Brabant	
			Alphen	Dordrecht	Nijmegen	Wageningen	Gennepe	Venlo	Moerdijk	Tilburg
Infrastructuur – Fysiek	Bereikbaarheid	Vaarklasse	IV	Vlc	Va	Va	Va	Va	Vlc	III
		Diepgang (m)	3,2	10,0	4,6	3,0	5,5	5,5	11,0	2,4
	Capaciteit	Tonnage (x 1.000)	626	5.140	2.506	1.344	2.665	728	7356	859
		Container TEU (NUTS3)	113	3.979	21.721	5.455	29.814	29.814	10.264	21.444
Infrastructuur – Organisatorisch	Serviceniveau	Openbare los-laadkade		X	X	X		X		
		Achterstallig onderhoud	-	X	X	X	-	X	-	-
		Veiligheidsprocedures	X	X	-	-	-	-	X	-
Ruimtelijk – Functioneel	Ruimteclaims	Industrie	X	X	X	X	X	X	X	X
		Distributie	X		X	X	X	X	X	X
		Wonen	X	X						
		Recreatie		X		X		X		
		Natuur							X	
Planvorming	Industrie	X	X	X		X	X	X	X	

		Interregionaal	X								
		Nationaal	X	X	X			X	X		
		Europees		X	X		X	X	X		
Economisch- Marktcondities	Markt potentie	Bedrijfsvestigingen	5.220	7.635	10.085	2.155	1.140	6.435	3.315	13.690	
		Werkgelegenheid	32.420	87.430	100.590	17.400	7.580	60.680	22.230	123.140	
	Functioneel bereik	Lokaal	X	X	X	X	X				X
		Regionaal	X	X	X	X	X				X
		Interregionaal	X	X	X						
		Nationaal	X	X	X			X			
	Europees		X				X	X			
Economisch- Financieel	Investerings potentieel	Ambities	X	X	X		X	X	X		
		Plannen	X	X			-		X	X	

Appendix 2: Beschikbaarheid van beleidsdocumenten (X) t.a.v. binnenhavens; lijst van geraadpleegde beleidsdocumenten per case studie gebied

	Alphen	Dordrecht	Nijmegen	Wageningen	Venlo	Gennep	Moerdijk	Tilburg
Provinciale integrale visie	X	X	X	X	X	X	X	X
Provinciale sectorale visie	X	X	X	X	X	X	X	X
Regionale visie		X	X	X		X		
Gemeentelijke integrale visie	X	X	X	X	X	X	X	X
Gemeentelijke sectorale visie	X		X	X	X	X	X	
Integrale visie binnenhaven			X	X				
Ontwikkelingsvisie binnenhaven		X			X		X	

Provinciale integrale visie

- Zuid-Holland (2013), *Visie op Zuid-Holland*
- Gelderland (2005), *Streekplan Gelderland*
- Limburg (2011), *Provinciaal Omgevingsplan Limburg*
- Noord-Brabant (2011), *Structuurvisie ruimtelijke ordening*

Provinciale sectorale visie

- Zuid-Holland (2004), *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan*
- Zuid-Holland (2006), *Beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart*
- Gelderland (2004), *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan*
- Limburg (2007), *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan*
- Limburg (2008), *Netwerkanalyse vaarwegen en binnenhavens*
- Limburg (2012), *Havennetwerkvisie Limburg*
- Noord-Brabant (2004), *Provinciale Visie Brabantse Vaarwegen*
- Noord-Brabant (2006), *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan*

Regionale visie

- Drechtsteden (2003), *Mobiliteitsplan*
- Drechtsteden (2008), *Ruimtelijk Economische Visie*
- Stadsregio Arnhem Nijmegen (2011), *Integrale Visie*
- Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal (2005), *Regionale Structuurvisie*
- Bergen, Gennep, Mook en Middelaar (2010), *Strategische Regiovisie*

Gemeentelijke integrale visie

- Alphen aan den Rijn (2013), *Ontwerp Structuurvisie Alphen aan den Rijn*
- Dordrecht (2013), *Ontwerp Structuurvisie Dordrecht*
- Nijmegen (2010), *Structuurvisie Nijmegen*
- Wageningen (2013), *Ontwerp Structuurvisie Wageningen*
- Venlo (2009), *Ruimtelijke Structuurvisie*
- Gennep (2012), *Structuurvisie buitengebied gemeente Gennep*
- Moerdijk (2011), *Structuurvisie Moerdijk*
- Tilburg (2005), *Ruimtelijke structuurvisie Tilburg*

Gemeentelijke sectorale visie

- Alphen aan den Rijn (2013), *Structuurvisie Verkeer en Vervoer*
- Nijmegen (2010), *Beleidsvisie Havens en Kaden*
- Wageningen (2013), *Gemeentelijk Mobiliteitsplan*
- Venlo (2013), *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan*
- Genneep (2012), *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan*
- Moerdijk (2007), *Lokaal mobiliteitsplan*

Integrale visie binnenhaven

- Nijmegen (2003), *Koersdocument Koers West*
- Nijmegen (2003), *Masterplan Revitalisering Noord en Oostkanaalhavens*
- Wageningen (2003), *Plan van Aanpak Herontwikkeling Rijnhaven*

Ontwikkelingsvisie binnenhaven

- Dordrecht (2002), *Ontwikkelingsvisie Shipping Valley*
- Venlo (2011), *Binnenhavenvisie Venlo. Ontwikkelplan Industriehaven Venlo*
- Moerdijk (2013), *Concept Havenstrategie Moerdijk*¹

¹ Op het moment van schrijven heeft de havenontwikkelingsvisie van Moerdijk nog de status 'concept'; de inhoud van dit document is daarom niet uitvoerig benut in onze analyse.